ROK XX Warszawa, luty 1939 r. Nr. 2 (285)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU: **Nad mogiłą ofiary obowiązku:** — W. Siadak. — **Jeszcze nie wszystko stracone.** — **Dar serca.** — **Nagroda za zmartwienie.** — Czas już ogłosić przepisy o systemizacji stanowisk oraz o listach starszeństwa i o porządku awansowania. — **Co za długo, to niezdrowo.** — **Sprawy służbowe:** Czas pracy w służbie parowozowej. — Budżet elektrotrakcji. — Podziękowania. —

WACŁAW SIADAK
Prezes Z. Z. M.

NAD MOGIŁĄ OFIARY OBOWIĄZKU*)

Kilka dni temu stałem znowu — nie po raz pierwszy a bodaj i nie po raz ostatni w czasie mej działalności związkowej — nad otwartą mogiłą kolegi, maszynisty parowozowego. Zginął, jak wielu innych, w wypadku, złożył ofiarę swego życia na ołtarzu trudnego, odpowiedzialnego i niebezpiecznego obowiązku. Taka już dola i taki los, taka nieubłagana konsekwencja warunków naszej pracy, że krew nasza plami szlaki kolejowe, jak kraj nasz długi i szeroki, że nie wiemy nigdy dnia ani godziny...

Za chwilę ziemia pokryje tę świeżą mogiłę, za jakiś czas stępi się ostrze bólu, który w tej chwili nie pozwala rodzinie ofiary myśleć o sprawach i troskach dnia powszedniego. Życie upomni się o swoje prawa i wówczas dopiero ujawnią się w całej grozie skutki takiego wypadku.

Opadły mnie refleksje, myśl moja zaczęła pracować gorączkowo, zacząłem liczyć, sumować, mnożyć... i sam przeląkłem się rezultatów mego rachunku. Bo nie wesoła jest dola wdów i sierot po maszynistach P.K.P. — ofiarach nieszczęśliwego wypadku. Liczyłem przecież już tyle razy w ciągu mej pracy organizacyjnej te zaopatrzenia i te odszkodowania i nigdy nie mogłem się doliczyć dość, aby starczyło na skromne utrzymanie, a cóż dopiero mówić o kształceniu sierot, o zapewnieniu im możności uczciwego zarabiania na chleb codzienny w pracy twórczej i pożytecznej dla społeczeństwa!

Maszynista kolejowy! Ileż fałszywych pozorów i błędnych poglądów zdobyło sobie prawo obywatelstwa w źle poinformowanej opinii publicznej, jeśli chodzi o ocenę warunków bytu tej gałęzi pracowników kolejowych. Wymyślano nam od burżujów, od „starostów" i „wojewodów", ślepa, nierozumna zazdrość atakowała nas z prawa i z lewa. Czyż trzeba czegoś więcej, aby rozwiać szkodliwą i krzywdzącą legendę, jak to tylko, że przytoczę tutaj cyfry „odszkodowań", jakie otrzymują wdowy i sieroty po maszynistach za śmierć swych mężów i ojców wskutek nieszczęśliwego wypadku w służbie? A przecież wypadek taki nie jest dla nas zdarzeniem niezwykłym, lecz najzwyczajniejszym, codziennym ryzykiem zawodowym, dającym się wyliczyć z matematyczną dokładnością, ryzykiem, któremu, według rachunku prawdopodobieństwa spory procent spośród nas ulec musi i niechybnie ulegnie. Otóż wdowa po maszyniście w 8-ej grupie uposażenia otrzymuje tytułem odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek zł 39, wdowa po maszyniście w 9-ej grupie zł 33,75, po starszym pomocniku maszynisty złotych 30, po młodszym pomocniku zł 26, a po najmłodszym zł 22.50. Sieroty otrzymują analogicznie po zł 13, 11.25, 10.—, 8.75 i 7.50. Nie dziennie, lecz miesięcznie!

Prawda, otrzymują ponadto także i zaopatrzenie wdowie oraz sieroce, jest ono jednak tym mniejsze, im młodszą latami służby i stanowiskiem była ofiara wypadku. Obowiązujące powszechnie reguły prawne, według których każdy obowiązany jest wynagrodzić bliźniemu wyrządzoną mu szkodę w jej pełnej wartości nie obowiązują naszego pracodawcy. Im szkoda większa, im dłużej ojciec rodziny mógł ją według normalnych przewidywań żywić i utrzymywać, im większe szanse życiowe miał przed sobą — tym mniejsze odszkodowanie. W sumie nie przekracza to z reguły na średnią rodzinę zł 100 do 150 miesięcznie, a często bywa mniej, zwłaszcza u tych najmłodszych.

Gdzież powód tej palącej krzywdy, która skazuje wdowy i sieroty po ofiarach nieszczęśliwych wypadków na los żebraczy? Oczywiście, przede wszystkim w niesprawiedliwej treści przepisów normujących wysokość zaopatrzeń i odszkodowań, przepisy te bowiem obliczone są nietyle na wyrównanie szkody wywołanej wypadkiem, ile na jakie takie zabezpieczenie wdów i sierot przed śmiercią głodową.. Są jednak i inne jeszcze przyczyny, mające swe źródło już nie w przepisach, lecz w tak zwanej „polityce personalnej".

W imię krótkowzrocznych tendencji oszczędnościowych, za podszeptem i aprobatą ludzi, którym złośliwy przypadek dał prawo zabierania głosu w naszych sprawach zawodowych, dopuściła administracja kolejowa do pracy na parowozie pracowników umownych, płatnych we-

*) Artykuł ten zamieszczony został w czasopiśmie „Dziennik Powszechny" z dn. 2.II b. r.

dług tzw. cen rynkowych, tj. według możliwie najniższej stawki płacy dziennej i zatrudnia na stanowisku kierowników parowozu bądź to pracowników stałych, bądź też etatowych, zaszeregowanych w ten sposób, iż nawet w służbie czynnej pobierają uposażenie zasadnicze, niższe od ustalonego minimum egzystencji. Ludzie tacy, kwalifikowani i doświadczeni, zatrudnieni od wielu lat w swym zawodzie, prowadzą pociągi i pełnią służbę maszynisty, mimo, iż nie posiadają ani tytułu, ani — co ważniejsze — uposażenia, jakie powinno być do tej funkcji przywiązane, a wobec szczupłej ilości awansów nie mają również nadziei, aby kiedykolwiek uposażenie takie zdobyli.

Nie trzeba być fachowcem, aby pojąć, że służba na stanowisku maszynisty zużywa przedwcześnie siły do pracy, niszczy zdrowie i uniemożliwia najczęściej uzyskanie maksymalnej dla tego stanowiska grupy uposażenia oraz pełnej wysługi emerytalnej. Ustawiczne napięcie uwagi, szalony wysiłek nerwowy wynikający z poczucia odpowiedzialności, zwłaszcza przy obecnych szybkościach jazdy dochodzących na parowozie do 100, a w wagonach motorowych nawet do 140 klm na godzinę, niemożliwość ochrony i zabezpieczenia przed zgubnym wpływem zmiennych warunków atmosferycznych, a wreszcie ryzyko przedwczesnej śmierci i kalectwa, wszystko to stawia maszynistę w położeniu wyjątkowym i uzasadnia w całej pełni prawo do wyrównania jego szans w porównaniu z szansami innych pracowników zatrudnionych w nierównie korzystniejszych warunkach. Toteż posiadali maszyniści pewną rekompensatę za to w postaci prawa do półtorakrotnego zaliczania swej służby do wysługi emerytalnej. Ale i tego pozazdrościła im polityka personalna i, równocześnie z osławioną reformą uposażeń z r. 1934, odebrano maszynistom to prawo, redukując służący im przywilej do 14 miesięcy za rok służby.

Wiadomo już zatem, dlaczego rodziny ofiar nieszczęśliwych wypadków cierpią głód i nędzę, ale jasnym jest również, że z tym nie można się pogodzić. Zagadnienie odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki i związane z nim ściśle sprawy zaszeregowania, awansu, wysługi emerytalnej itd. to zaledwie jeden tylko fragment, jedna pozycja z długiego rejestru zadań, jakie stoją przed naszą organizacją zawodową i domagają się załatwienia. Oczywistym jest, że tylko pełna, stuprocentowa solidarność, tylko wytężona i bezkompromisowa działalność niezależnej organizacji zawodowej, pracującej w oparciu o cały ruch zawodowy pracowniczy może nam wywalczyć sprawiedliwe warunki egzystencji a rodzinom naszym zapewnić spokojny byt, gdy nas zabraknie. Wiedzą o tym dobrze pracownicy parowozowi, chociaż niestety nie wszyscy jeszcze umieją wyciągnąć stąd konsekwencje. W oparach kłamliwej propagandy i fałszywych haseł, w cieniu niesumiennej polityki, kierującej się starą zasadą „dziel, a będziesz panował", żyją sobie zdrowo i rozmnażają się w naszych szeregach bakcyle rozłamu organizacyjnego i tamują postęp realizacji, najsłuszniejszych nawet, naszych postulatów zawodowych.

Może kilka chwil zastanowienia nad otwartą mogiłą kolegi, nad losem jego żony i dzieci, może świadomość, że nikt z nas swego życia nie jest pewien skłoni nas wreszcie do opamiętania i do mocnego zwarcia naszych szeregów, zjednoczy nas pod wypróbowanym sztandarem ZZM. w wspólnej walce o nasze prawa, albowiem taka tylko walka może nam przynieść zwycięstwo.

JESZCZE NIE WSZYSTKO STRACONE!

Piszemy te słowa pod bezpośrednim wrażeniem mowy p. Wicepremiera i Ministra Skarbu, wygłoszonej dnia 8 lutego rb. na posiedzeniu komisji budżetowej Sejmu w dyskusji nad referatem generalnym budżetu na rok 1939/40. Wstrząsnęła ona głęboko opinią pracowniczą, albowiem przekreśliła niemal zupełnie wszelkie widoki na uzyskanie w roku bieżącym poprawy bytu w skali choćby nieco tylko szerszej od tego, co od siebie daje i proponuje rząd.

Wiadomo, iż propozycje rządowe ograniczają się do uchylenia podatku specjalnego od uposażeń niższych niż 200 zł, do pewnego obniżenia skali podatku od uposażeń nie przekraczających 500 zł, oraz przyznania kredytów na awanse i to w ilości niższej niż w 1938 r. Wiadomo również, iż ruch zawodowy pracowniczy uznał koncesje te za nie wystarczające i wysunął ze swej strony projekt przeprowadzenia t. zw. „małej reformy uposażeń", tj. przywrócenia dodatków rodzinnych i wpisów szkolnych, oraz zupełnego uchylenia podatku specjalnego od uposażeń nie przekraczających 500 zł, względnie—według zmodyfikowanych ostatnio wniosków — 600 zł.

Dzięki wytężonej pracy i olbrzymim wysiłkom Międzyzwiązkowego Komitetu Pracowników Państwowych pozyskano na rzecz tej reformy całą niemal bez wyjątku opinię publiczną. Poparła postulaty pracownicze prasa, nie tylko fachowa, ale i codzienna, oświadczyli się za nimi posłowie i senatorowie, były one przedmiotem dyskusji niemal przy każdym referacie budżetowym. Poruszyli się na całym obszarze kraju sami pracownicy, setki i tysiące uchwał, rezolucyj i telegramów napłynęło do miarodajnych czynników w Rządzie i Sejmie.

Słuszność tych postulatów nie ulega żadnej wątpliwości i nikt jej już dzisiaj nawet nie usiłuje zaprzeczyć. Pełne uznanie zdobyło sobie również widoczne i jawne umiarkowanie programu reformy, ograniczonej rozmyślnie do potrzeb najkonieczniejszych w poczuciu doniosłych zadań, które państwo nasze ma w chwili obecnej do spełnienia. Atmosfera w społeczeństwie jest zatem dla interesów naszych wybitnie przychylna, a i to należy podkreślić z wdzięcznością i uznaniem, że czynniki parlamentarne sprawą naszą zajęły się na serio i postulaty nasze popierają. Jednakże z uwagi na postanowienia obowiązującej konstytucji żadna, nawet najskromniejsza, reforma nie może być przeprowadzona bez zgody rządu.

Mieliśmy prawo przypuszczać, iż ze strony Rządu akcja nasza nie napotka na sprzeciw aż tak stanowczy, jakiemu dał wyraz ostatnio p. Wicepremier. Wszakże niedawno dopiero oświadczył on delegacji Międzyzwiązkowego Komitetu Pracowników Państwowych, że nie będzie oponował przeciwko przyznaniu pewnych kredytów na poprawę bytu, o ile Sejm zdoła je zapewnić bez naruszenia równowagi budżetu.

A jednak stało się inaczej. P. Wicepremier przyznał wprawdzie, że postulaty nasze są zupełnie słuszne i uzasadnione, równocześnie jednak sprzeciwił się stanowczo wszelkiemu podwyższaniu kredytów na wydatki personalne.

Stanowisko swoje uzasadnił p. Wicepremier w obszernym wywodzie, znanym czytelnikom naszym z prasy codziennej. Nie sposób na tym miejscu zająć się analizą i oceną słuszności poglądów p. Wicepremiera, w każdym jednak razie oświadczyć należy, że nie są one w całej pełni przekonywujące. Prawdą jest niewątpliwie, że wydatki personalne w budżecie rosną, ale nie dzieje się to dlatego, aby pracownicy mieli nadmiernie wysokie uposażenie, lecz dlatego, że rosną zadania państwa i rozrasta się wskutek tego aparat państwowy. Prawdą jest, że Skarb Państwa od lat kilku przeznacza pewne sumy na poprawę naszego bytu, ale prawdą jest i to, że jest to drobnostka w porównaniu z ofiarami, jakich od nas swego czasu zażądał i otrzymał, a również i to jest prawdą, iż uposażenia nie mogły być utrzymywane stale na poziomie z końca 1935 r., nie dlatego, że nam się to nie podobało, lecz dlatego, że groziło to dezorganizacją aparatu państwowego. Prawdą jest wreszcie, iż równowaga budżetowa może być zapewniona nie tylko kosztem naszych postulatów, lecz także i na innej drodze oraz, że istnieje najzupełniej realna możliwość zaspokojenia najpilniejszych naszych potrzeb bez szkody dla owej równowagi i dla interesów państwa.

Dlatego nie wierzymy, nie chcemy wierzyć, iż opór p. Wicepremiera jest rzeczywiście niezłomny. Jeszcze nie wszystko stracone, jeszcze budżet pójdzie do Senatu, a stamtąd z powrotem do Sejmu, jeszcze jest sposobność

do przeprowadzenia w nim zmian, niezbędnych celem zaspokojenia skromnych naszych potrzeb. Ufamy, iż p. Wicepremier nie zlekceważy fatalnego wrażenia, jakie wywołać musi bezwzględny sprzeciw z jego strony oraz ujemnych następstw, jakie z tego niewątpliwie wynikną. T. zw. „sprawa pracownicza" nie jest już dziś prywatnym interesem pomiędzy Rządem a pracownikami państwowymi, lecz sprawą społeczną i zagadnieniem państwowym zasadniczego znaczenia. Stosunek Rządu do t. zw. małej reformy uposażeń nie jest zagadnieniem wyłącznie tylko budżetowym, lecz ma charakter głębszy, sięgający do podstaw życia publicznego, w którym pracownicy państwowi odgrywają rolę pierwszorzędną.

Ufamy tedy, że Rząd da się przekonać i że jego stanowisko ulegnie zmianie, bo tego, zdaniem naszym, wymaga interes państwa, obliczony nie z punktu widzenia fiskalnego, lecz z uwzględnieniem całokształtu stosunków społecznych i politycznych.

DAR SERCA

Minęło niedawno lat 15 odkąd Związek nasz nawiązał stosunki ze znanym, wybitnym adwokatem krakowskim, p. **dr Tomaszem Aschenbrennerem**, uznając go za swego zastępcę prawnego i powierzając mu obronę swych członków na obszarze jego działalności zawodowej.

Wzajemne stosunki były już od początku nacechowane pełnym zaufaniem, zaś z biegiem czasu pogłębiły się znacznie i nabrały charakteru prawdziwej serdeczności. P. mecenas dr Aschenbrenner oddawał na usługi swych klientów — maszynistów pociągniętych do odpowiedzialności za wypadki ruchowe, cały swój znakomity talent obrończy i głęboką wiedzę prawniczą a Związkowi służył bezinteresownie radą i pomocą w sprawach majątkowych. Związek ze swej strony widział w p. mec. Aschenbrennerze prawdziwego i oddanego przyjaciela naszego zawodu i naszej organizacji i żywił dlań za to głęboką i niekłamaną wdzięczność, której dawali wyraz nie tylko członkowie Zarządu Centralnego oraz Zarządu Okręgowego i Zarządów kół krakowskich, lecz także i przedstawiciele całej organizacji na Walnych Zjazdach, w których p. dr Aschenbrenner stale uczestniczył.

Aczkolwiek tedy współpraca nasza z p. mec. dr Aschenbrennerem nacechowana była wzajemną serdecznością i odbiegała daleko od szablonu poprawności, zwykłej w innych tego rodzaju stosunkach, to jednak prawdziwą niespodzianką był dla nas szlachetny gest, na który p. mec. dr Aschenbrenner zdobył się ostatnio wobec naszej organizacji oraz wobec zrzeszonych w niej członków tudzież wdów i sierot po nich. Gestem tym była darowizna pięknie położonego placu budowlanego w jednym z najbardziej uroczych zakątków naszego kraju a mianowicie w Ojcowie.

Dnia 21 stycznia 1939 r. spisany został w Krakowie w biurze notariusza dr Franciszka Szymanowicza akt darowizny, którego treść istotną podajemy poniżej w wyjątkach:

„Podpisany Dr. Tomasz Aschenbrenner oświadcza, iż jest właścicielem nieruchomości składającej się z gruntu zalesionego o obszarze 1960 metrów kwadratowych położonej w Ojcowie i objętej księgą wieczystą kolonii „Złota Góra" litera E Nr. 196".

„Na tej podstawie działając — dla upamiętnienia piętnastoletniego okresu pracy mojej w charakterze zastępcy prawnego Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce, na czele którego stoi Zarząd składający się z Prezesa Wacława Siadaka, Wiceprezesów Eugeniusza Pruszyńskiego i Antoniego Herneta, Sekretarza Gen. Stanisława Spyta i Skarbnika Józefa Lisiewicza — dla upamiętnienia piętnaście lat trwającego, najserdeczniejszego i najbardziej przyjacielskiego stosunku jaki mnie wiązał z najwzorowszą organizacją pracowników kolejowych w Polsce, w końcu dla uzewnętrznienia mojej duchowej przynależności do sfery kolejarskiej, z której pochodzę i o której nigdy nie zapomniałem i nie zapomnę, pragnę stworzyć podwalinę pod trwałe, pamiątkowe dzieło humanitarne — i z tych założeń wychodząc — odstępuję tytułem darowizny całą tę moją nieruchomość z wszelkimi prawami, służebnościami i przynależnościami do niej przywiązanymi, tak jak ją posiadam i posiadać mam prawo Związkowi Zawodowemu Maszynistów Kolejowych w Polsce działającemu przez na wstępie pomienionych reprezentantów — na własność a Związek darowiznę na jego rzecz uczynioną od Dr. Tomasza Aschenbrennera przyjmuje".

„Przedmiot umowy podarowany zostaje w stanie wolnym od wszelkich długów i obciążeń hipotecznych, przy czym Darczyniący oświadcza, że przedmiot ten nie jest żadnymi długami ani ciężarami obciążony a reprezentanci obdarowanego Związku oświadczenie to przyjmują do zatwierdzającej wiadomości".

„Darczyniący Dr. Tomasz Aschenbrenner nakłada jednakże na obdarowany Związek następujące obowiązki:

1) na podarowanej parceli zbudowany być ma do dn. 30 czerwca 1940 r. dom wypoczynkowy wzgl. schronisko dla wdów i sierot po zmarłych maszynistach i pomocnikach maszynistów.

2) schronisko to wzgl. dom wypoczynkowy prowadzone być ma tylko w miesiącach letnich, zaś w pozostałych miesiącach Zarząd Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce może go użyć także i do innych celów wedle swego uznania.

3) schronisko to wzgl. dom wypoczynkowy prowadzone będzie najoszczędniejszym systemem gospodarczym uznanym przez każdorazowe Prezydium Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

4) pierwszeństwo w korzystaniu ze schroniska wzgl. domu wypoczynkowego będą miały wdowy i sieroty po tych członkach Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, którzy zginęli śmiercią bohaterską w wykonywaniu swego służbowego obowiązku".

„Pomienione obowiązki reprezentanci Związku przyjmują do wykonania".

Poprzez uroczysty, urzędowy styl streszczonego co dopiero dokumentu przebija szlachetne serce ofiarodawcy: podkreślona mocno łączność duchowa z środowiskiem pracowników kolejowych, z których p. dr Aschenbrenner pochodzi, którym służy swoją radą i pomocą, którymi nie gardzi i o których zapomnieć nie chce i nie może, intencja, której istotą jest nie tyle chęć obdarowania naszej instytucji, ile podnieta do stworzenia trwałego dzieła humanitarnego, przeznaczonego przede wszystkim dla wdów i sierot po ofiarach obowiązku, wreszcie podkreślenie serdeczności stosunków łączących go z organizacją, dla której pracuje zawodowo, ale której nie uważa bynajmniej za pospolitego klienta lecz za bliski sobie zespół ludzi oddanych pracy społecznej dla dobra członków naszego zawodu.

To też przyjęliśmy ten dar szlachetnego serca z serdeczną wdzięcznością. Zdajemy sobie sprawę z tego, iż przyjęliśmy w ten sposób na siebie także i zobowiązania z darowizną związane. Jesteśmy jednak przekonani, iż Związek nasz i jego członkowie zdobędą się na to, aby podjąć i urzeczywistnić myśl i inicjatywę p. dr. Aschenbrennera i że niebawem wdowy i sieroty po ofiarach obowiązku uzyskają dzięki temu schronienie , opiekę i możność wypoczynku. Nie wątpimy tedy, iż w roku przyszłym stanie w przepięknej dolinie Prądnika, na zboczach Złotej Góry wśród woniejących żywicą lasów i w otoczeniu prawdziwych cudów przyrody **„Dom wypoczynkowy dla wdów i sierot po maszynistach imienia adw. dr. Tomasza Aschenbrennera"**.

Tak się złożyło, iż w tym samym dniu, w którym podpisany został streszczony powyżej akt darowizny przedstawiciele Związku mieli możność — w wykonaniu uchwały Zarządu Głównego Z. Z. M. — ofiarować p. dr. Tomaszowi Aschenbrennerowi honorową odznakę związkową za długoletnią pracę dla dobra członków i za zasługi w pracy tej położone. Uroczystość wręczenia odznaki honorowej odbyła się łącznie z uroczystością pożegnania kilku kolegów-emerytów z Krakowa przy współudziale przedstawicieli władz kole-

jowych, przyjaciół osobistych p. dr Aschenbrennera, członków Prezydium Związku, doradcy prawnego Związku, p. dr. Żuniaka, oraz zebranych licznie przedstawicieli kół Okręgu krakowskiego i członków Związku wraz z rodzinami, wśród których uwagę zwracali i przyjmowani byli z entuzjazmem i serdecznością przedstawiciele nowo-założonego koła w Boguminie, Polacy zaolziańscy, najmłodsi członkowie naszej organizacji.

Aktu wręczenia odznaki dokonał imieniem Związku kol. prezes Siadak, podnosząc w przemówieniu serdeczne węzły łączące nas z Czcigodnym Jubilatem pracy dla Związku i wyrażając mu gorące podziękowanie za usługi oddane tym, którzy, padłszy ofiarą obowiązku z pomocy jego korzystali. Przemawiając w odpowiedzi, odczytał p. dr Aschenbrenner publicznie akt darowizny za co zebrani zgotowali mu gorącą owację. Po wygłoszeniu szeregu innych przemówień, zwróconych zarówno do kolegów emerytów opuszczających służbę czynną, jak też i do ofiarodawcy i Jubilata, zebrani spędzili czas dłuższy na wspólnej zabawie.

NAGRODA ZA ZMARTWIENIE

Pamiętne zatory na węźle warszawskim w drugiej połowie grudnia roku ubiegłego nastręczyły p. Ministrowi Komunikacji sposobność przyjrzenia się z bliska warunkom pracy oraz pełnym poświęcenia i samozaparcia wysiłkom, których nie szczędzili pracownicy kolejowi, aby opanować sytuację. Pan Minister ze swej strony, przemawiając na posiedzeniu komisji budżetowej Sejmu nie szczędził słów uznania dla ofiarnej pracy personelu, stwierdzając, że nie znalazł zaniedbań ani ze strony kierownictwa, ani ze strony pracowników służby wykonawczej, którzy wprost padali ze znużenia, a jako widomy wyraz tego uznania przyznał personelowi węzła warszawskiego specjalne nagrody.

I rzeczywiście, Dyrekcja O. K. P. w Warszawie otrzymała stosowne polecenie i odpowiednie kredyty. Według oficjalnego oświadczenia p. Ministra, nagrody miały być rozdzielone pomiędzy personel węzła warszawskiego; spodziewano się zatem, że otrzymają je przede wszystkim pracownicy służby wykonawczej, ci, którzy w najcięższych warunkach, na mrozie i w śnieżnej zadymce mozolili się dniem i nocą i pracowali do utraty sił, nie bacząc na zdrowie i nie żądając wypoczynku, aby przywrócić normalną komunikację. Wydawało się, że nagrody te przynać wypada tym pracownikom służby wykonawczej, którzy najwięcej ponieśli wysiłków i największą zdobyli zasługę, a którzy żyją z poborów żebraczych, nie pobierając ani ryczałtów, ani wynagrodzeń „specjalnych" i „akordowych".

Stało się jednak inaczej. Nagrody przypadły przede wszystkim wysokiej P. T. administracji, a więc dygnitarzom i urzędnikom dobrze uposażonym i pobierającym stale różne dodatki, słone premie itd. Otrzymali je nie tylko urzędnicy zatrudnieni bezpośrednio na węźle, lecz również ich zwierzchnicy i kontrolerzy, zatrudnieni w Dyrekcji. Wysokość tych zapomóg odpowiada randze i godności obdarowanych i sięga podobno kilkuset złotych na osobę. Natomiast personel służby wykonawczej jak np. przetokowi, ustawiacze, zwrotniczowie, maszyniści i ich pomocnicy, palacze i robotnicy parowozowni, dyspozytorzy itd. nie otrzymali bądź to ani grosza, bądź też w najlepszym razie kilkuzłotowe ochłapy.

Nie dziwimy się bynajmniej nikomu, kto przede wszystkim myśli o sobie i umie dbać o swoje interesy, zwłaszcza, że metoda smarowania tłustego połcia jest na P. K. P. od dawna już ugruntowana i rozpowszechniona. Nie spodziewaliśmy się również, aby pp. dygnitarze zdobyli się na szlachetny gest zrzeczenia się udziału w nagrodach na rzecz swych podwładnych, choć, gdyby to uczynili, nie byłoby dziury ani w niebie, ani w pakownych portfelach, a za to mniej byłoby rozgoryczenia i fermentów. Zastanawiamy się natomiast, za co właściwie pp. naczelnicy, kierownicy i kontrolerzy otrzymali owe nagrody?

Personel służby wykonawczej pracował mimo mrozu w pocie czoła i z wytężeniem ostatnich sił, pp. naczelnicy chodzili, załamywali ręce, poganiali i... martwili się. Wprawdzie p. Minister nie stwierdził żadnych zaniedbań ze strony kierownictwa, my jednak wiemy coś niecoś, jak to tam było z tym kierownictwem, a w każdym razie, nie panowie kierownicy, a przynajmniej nie oni głównie, przyczynili się do opanowania sytuacji. Za cóż tedy owe nagrody?

Widocznie za zmartwienie...

CZAS JUŻ OGŁOSIC

PRZEPISY O SYSTEMIZACJI STANOWISK, O LISTACH STARSZEŃSTWA I O PORZĄDKU AWANSOWANIA

Ponieważ zapowiadane już oddawna przepisy o systemizacji stanowisk oraz o porządku starszeństwa i awansowania pracowników P.K.P. nie zostały dotąd ogłoszone — wystąpił Blok Fachowych Związków Kolejowych do P. Ministra Komunikacji z memoriałem treści następującej:

„Mamy zaszczyt przedstawić Panu Ministrowi prośbę o jak najrychlejsze ogłoszenie przepisów o systemizacji stanowisk oraz o porządku starszeństwa i awansowania pracowników P. K. P., a to z następujących powodów:

Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk wzgl. tytułów służbowych na Kolejach Państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 2 z r. 1925, poz. 7), nie odpowiada już oddawna — mimo zmian i uzupełnień, wprowadzonych rozp. M. K. z dnia 29.IX.1929 r. Nr. I. 20267/2/29 (Dz. Urz. M. K. Nr. 17/28, poz. 161)— obecnym warunkom i potrzebom służby ani pod względem faktycznym, ani pod względem prawnym.

Na skutek doniosłych zmian w metodach eksploatacji sieci kolejowej oraz w zasadach organizacji i w sposobie działania urzędów kolejowych, jak również wskutek zastosowania nowych rodzajów trakcji, powstały nowe, nieznane poprzednio stanowiska służbowe, niektóre z istniejących poprzednio stanowisk zostały zniesione, a znaczenie i pozycja hierarchiczna wielu innych uległa zmianie. Liczne, wydawane pod naciskiem potrzeb bieżących, przepisy i instrukcje normują szereg zagadnień o znaczeniu podstawowym w sposób odmienny niż to czyni rozporządzenie z r. 1925, zaszły zmiany w niektórych dziedzinach związanych pośrednio z treścią tego rozporządzenia np. w ustroju szkolnictwa, a wreszcie nowa pragmatyka służbowa z dnia 1.I.34 r. oparła stosunki służbowe pracowników P. K. P. na zasadach o tyle odmiennych od zasad, które obowiązywały poprzednio, iż wobec nich rozporządzenie z r. 1925 w swej treści obecnej ostać się nie może.

Wobec tego zaszła konieczność unormowania zagadnień, objętych treścią rozporządzenia z r. 1925 na nowych podstawach, zgodnych z zmienionym stanem prawnym i faktycznym. Pracownicy kolejowi spodziewali się ponadto, iż przy tej sposobności ustalone zostaną sprawiedliwe zasady normujące porządek starszeństwa służbowego, tudzież ustalania, mianowania na etat i awansowania personelu, a Związki Zawodowe wchodzące w skład Bloku niejednokrotnie dawały wobec M. K. wyraz tym, w całej pełni uzasadnionym, oczekiwaniom.

Ministerstwo Komunikacji przystąpiło wprawdzie do pracy nad ustaleniem tekstu nowych przepisów i to niemal bezzwłocznie po wprowadzeniu w życie nowej pragmatyki, jednakże do dnia dzisiejszego, mimo upływu lat 5-ciu, przepisy te nie zostały ogłoszone. Budzi to wśród pracowników tym większy niepokój i zdumienie, iż przepisy te, według powszechnego a uzasadnionego przekonania, są już oddawna gotowe i że rychłe ich ogłoszenie było już wielokrotnie zapowiadane i obiecywane. Zmuszeni jesteśmy przypomnieć, że obietnicę taką składali nie tylko od-

powiedzialni i upoważnieni, wyżsi urzędnicy M. K., lecz że złożył ją również w oświadczeniu publicznym dnia 26 września 1937 r. na zjeździe K. P. W. w Toruniu osobiście p. Minister Komunikacji.

Nie możemy wobec tego zrozumieć przyczyn, które powstrzymują M. K. przed ogłoszeniem tych przepisów, zwłaszcza, że zwłoka godzi nie tylko w interesy pracowników, lecz głównie i przede wszystkim w powagę władz kolejowych oraz w podstawy porządku i praworządności w stosunkach służbowych.

Prawnie obowiązujące i dotąd formalnie nie uchylone rozporządzenie z r. 1925 nie może już od wielu lat stanowić podstawy gospodarki personalnej, równocześnie zaś zachodzi konieczność zadośćuczynienia bieżącym potrzebom służby. Wobec tego M. K., nie mogąc czy nie chcąc zdecydować się na ogłoszenie opracowanego już rozporządzenia o systemizacji stanowisk oraz o porządku starszeństwa i awansowania, wprowadza w życie poszczególne rozdziały i fragmenty tego rozporządzenia drogą poufnych okólników i instrukcji i te właśnie, nieogłoszone w sposób prawem przewidziany, instrukcje, jawnie i wyraźnie sprzeczne z treścią wciąż jeszcze obowiązujących przepisów są od lat kilku podstawą decyzji w sprawach personalnych. Legalność takich decyzji stoi wobec tego pod znakiem zapytania i może być skutecznie zakwestionowana, a samo tolerowanie takiego stanu rzeczy musi działać demoralizująco zarówno na aparat administracyjny P. K. P. jak też i na pracowników i podważać zaufanie w praworządność postępowania władz kolejowych.

Poczuwamy się do obowiązku podkreślić, że decyzje, o których mowa, dotyczą spraw najbardziej żywotnych i posiadających najdonioślejsze znaczenie dla pracowników P. K. P., rozstrzygają bowiem o podstawach ich bytu i o biegu ich kariery służbowej. Przyjmowanie do służby, ustalanie, mianowanie na stanowiska etatowe i udzielanie awansów odbywa się na P. K. P. od wielu lat nie tylko już w postępowaniu tajnym, ale i na podstawie tajnych reguł i instrukcji nie posiadających z punktu widzenia prawnego mocy obowiązującej i sprzecznych z treścią należycie ogłoszonych i prawnie wiążących przepisów. Z siłą konieczności mnożą i rozpowszechniają się z tego powodu, słuszne czy nie słuszne, ale zrozumiałe i emocjonalnie uzasadnione podejrzenia na temat rzeczywistych intencji M. K. wobec personelu oraz na temat legalności i bezinteresowności postępowania władz i urzędów kolejowych, co, z uwagi na opinię publiczną, nie może być dla czynników miarodajnych obojętnym.

Z tych względów, wychodząc z założenia, iż stosunki służbowe na P. K. P. muszą być oparte na jawnych regułach prawa i formalnego porządku prawnego i że prawne unormowanie omówionych powyżej zagadnień leży przede wszystkim w interesie służby, prosimy Pana Ministra o możliwie rychłe ogłoszenie w sposób prawem przewidziany przepisów o systemizacji stanowisk oraz o porządku starszeństwa i awansowania pracowników P. K. P."

CO ZA DŁUGO, TO NIEZDROWO...

W czasach ostatnich daje się zauważyć dziwna ospałość w pracy aparatu administracyjnego M. K. Wprawdzie aparat ten nie odznaczał się nigdy zbytnim pośpiechem w działaniu, co widocznie nie licuje z jego dostojną powagą, jednakże to, czego świadkami jesteśmy obecnie, przekracza znacznie miarę zwyczajną wskazuje na działanie jakichś tajemniczych hamulców, które unicestwiają już nawet ogłoszenie gotowych, uzgodnionych i zaaprobowanych zarządzeń i okólników.

Na innym miejscu niniejszego numeru naszego czasopisma podajemy przedruk memoriału, który Blok Kolejowych Związków Fachowych zmuszony był złożyć p. Ministrowi Komunikacji z powodu ustawicznego odraczania publikacji gotowych już od dawna przepisów o systemizacji stanowisk oraz o porządku starszeństwa i awansowania personelu. Z naszego terenu działalności mamy ponadto do zanotowania niczym nie uzasadnioną zwłokę w ogłoszeniu zarządzeń wykonawczych do przepisów o „godzinowym", oraz zarządzenia w sprawie przydziału palaczy („trzeciaków") do obsługi niektórych pociągów .

Zarządzenie M. K. z dnia 27 czerwca 1938 r. zawierające nowy, ostateczny tekst przepisów o „godzinowym" uchyliło, jak wiadomo, nie tylko poprzednio obowiązujące w tym względzie przepisy zasadnicze, lecz także i okólnik wyjaśniający z dnia 28 stycznia 1938 Dz. Urz. M. K. Nr 16, poz. 174. Wprawdzie wiele reguł wyjaśniających i interpretacyjnych zawartych w tym okólniku weszło w tekst nowego zarządzenia, niektóre jednak ważne reguły zostały w tym tekście pominięte, a także i poza tym wyłoniło się, jak zwykle, wiele wątpliwości na temat sposobu stosowania omawianych przepisów. Dotyczy to np. kapitalnego zagadnienia opłaty za czas przyjęcia i zdania parowozu w parowozowniach zwrotnych, stawki dodatku za dojazd luzem celem objęcia pociągu na stacji początkowej itp. Wskutek braku jasnych i autentycznych reguł interpretacyjnych poszczególne dyrekcje komentują przepisy jak im się podoba, z reguły na szkodę drużyn parowozowych.

Związek nasz, opracowawszy gruntownie wszystkie związane z tym zagadnienia, wystąpił jeszcze w połowie roku ubiegłego z obszernym memoriałem do M. K., w toku starań o załatwienie tej sprawy uzupełniał ten memoriał kilkakrotnie szczegółowym przedstawieniem niektórych postulatów i dzięki usilnym staraniom doprowadził do ustalenia reguł interpretacyjnych, których konieczność M. K. w całej pełni uznało. Od kilku miesięcy — jak nas poinformowano ze strony miarodajnej, zarządzenie dotyczące tej sprawy jest już gotowe, uzgodnione i podpisane i czeka, jak dotąd na próżno, na ogłoszenie w Dzienniku Urzędowym M. K. Chodzi więc tylko o wydanie gotowego już zarządzenia w druku, a jednak mimo prośb i ponagleń z naszej strony i mimo ponawianych raz po raz obietnic, coś stoi na przeszkodzie dokonaniu tej, prostej na pozór i nie skomplikowanej, czynności. Tymczasem życie nie czeka, dnie i miesiące biegną, biura statystyczne kierują się w interpretacji przepisów o „godzinowym" swobodnym uznaniem, a maszyniści ponoszą dotkliwe straty, bo owo „uznanie" sprzeczne jest z autentycznymi regułami interpretacyjnymi, ustalonymi przez M. K., lecz spoczywającymi spokojnie pod suknem...

Od wielu lat walczymy wytrwale o przydział palaczy-trzeciaków do obsługi pociągów dalekobieżnych. O przebiegu naszych starań i o treści naszych wystąpień w tej sprawie informowaliśmy stale czytelników naszego czasopisma. Załatwienie tej sprawy po myśli słusznych i uzasadnionych naszych postulatów, ponawianych wielokrotnie w uchwałach walnych zjazdów, napotykało i napotyka dotąd na poważne przeszkody, wynikające z braku kredytów budżetowych. Mimo to jednak zdołaliśmy wyjednać zarządzenie o wprowadzeniu trzeciaków na parowozy prowadzące pociągi pasażerskie (pośpieszne i osobowe) na odcinkach dłuższych niż 250 km, oraz na parowozy serii Pt 31 bez względu na długość przebiegu. Oba zarządzenia są — według naszych informacyj — również uzgodnione i zaaprobowane, a mimo to daremnie oczekujemy na ich ogłoszenie i na wydanie stosownych zarządzeń dyrekcjom. Pomocnicy maszynistów pławią się w krwawym pocie, wyłażą po prostu ze skóry, opadają z sił, chorują masowo, a nawet nieraz padają ze znużenia w czasie służby, a zarządzenie, które uznaje, iż trzeba i należy ulżyć im w tej pracy znowu spoczywa spokojnie w aktach ministerialnych i światła dziennego jakoś ujrzeć nie może...

Nie wiemy czemu, czy też komu należy przypisać tę ospałość w działaniu aparatu administracyjnego M. K.? Rozumiemy, iż każda sprawa w szanującym się urzędzie musi się „odleżeć" i nabrać „amtskraftu". Przyzwyczailiśmy się do tego w ciągu wielu lat i nie stawiamy w tym względzie zbyt daleko idących wymagań. Jednakże, co za długo — to niezdrowo i brak nam już wreszcie cierpliwości. Przecież gdybyśmy

chcieli odpłacić władzom naszym pięknym za nadobne i spróbowali w tym tempie i z tą sprawnością spełniać nasze obowiązki — koleje przestałyby funkcjonować i brakłoby funduszów na opłacenie uposażeń owych 230 pp. urzędników, trudzących się w M. K. sprawowaniem zarządu centralnego przedsiębiorstwem P. K. P.

SPRAWY SŁUŻBOWE

CZAS PRACY W SŁUŻBIE PAROWOZOWEJ

Ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18 grudnia 1919 i oparte na niej rozporządzenie o czasie pracy na kolejach żelaznych nie obowiązywały do niedawna na Górnym Śląsku, gdzie z mocy postanowień Konwencji Genewskiej stosowane były normy oparte na ustawodawstwie niemieckim. Po wygaśnięciu Konwencji Genewskiej wydał w roku ubiegłym Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej zarządzenie z dnia 15 lipca 1938, Dz. Urz. M. K. Nr. 57, poz. 476 w którym, korzystając z uprawnień służących sobie na podstawie § 30 obowiązującej pragmatyki, ustalił maksymalny czas pracy dla personelu P. K. P. objętego pragmatyką (etatowi „stali", praktykanci) na 46 godzin w tygodniu.

W ten sposób, siłą rzeczy także i na Górnym Śląsku muszą mieć zastosowanie ogólnie obowiązujące w kolejnictwie zasady, oparte na rozporządzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych z r. 1920. Dz. Urz. Nr. 7, poz. 1. Zachodzi zatem potrzeba zaznajomienia pracowników zatrudnionych na obszarze Dyrekcji O. K. P. Katowice z tymi zasadami zwłaszcza, że podobnie jak i w innych dyrekcjach władze kolejowe często zasady te łamią i zmuszają pracowników służby parowozowej do pracy ponad normę.

Poczuwamy się tedy do obowiązku streścić na tym miejscu przepisy o czasie pracy o tyle, o ile jest to potrzebne dla pracowników parowozowych, w przekonaniu, iż przyniesie to korzyść nie tylko kolegom zatrudnionym na Górnym Śląsku, lecz całemu ogółowi pracowników parowozowych i że ułatwi to organom naszego Związku ich działalność mającą na celu unormowanie stosunków w tej, tak ważnej dla nas dziedzinie.

—o—

Obowiązujące przepisy o czasie pracy, będące zastosowaniem reguł ogólnie w tym względzie obowiązującej ustawy do odrębnych warunków służby kolejowej oparte są na założeniu, iż w kolejnictwie istnieją nie tylko takie posterunki i zajęcia w których pracownik całkowity czas swej pracy poświęca czynnym zajęciom produkcyjnym, lecz także i takie, w których część tego czasu przypada na czynności mające na celu przygotowanie materiałów lub narzędzi przed pracą lub uporządkowanie ich po pracy, na pilnowanie posterunku, a nawet i na bezczynne pozostawanie w gotowości do pracy. Czasowi wykonywania czynnych zajęć produkcyjnych odpowiada współczynnik „1", a czasowi bezczynnego pozostawania w miejscu służbowym w gotowości do pracy — współczynnik „1/3". Oprócz tych współczynników skrajnych, tj. pełnowartościowego współczynnika „1" i najmniej wartościowego współczynnika „1/3" istnieją współczynniki pośrednie, których wartość ustala się w zależności od tego, ile czasu na danym posterunku służbowym przypada na pracę produktywną (pełnowartościową), a ile na czynności uboczne (pomocnicze, przygotowawcze) oraz na bezczynne pozostawanie w gotowości do pracy. Są to współczynniki: „5/6" — tam gdzie 3/4 czasu przypada na pracę pełnowartościową, 2/3 — tam gdzie na pracę pełnowartościową przypada połowa ogólnego czasu pracy i „½"— tam gdzie tylko ¼ czasu przypada na czynną pracę produkcyjną.

Maksymalny czas pracy w tygodniu wynosi przy współczynniku:

1	—	46 godzin
5/6	—	56 „
2/3	—	70 „
1/2	—	91 „
1/3	—	138 „

Współczynniki pracy dla poszczególnych zajęć w służbie parowozowej określa art. 9 przepisów w sposób następujący:

a) Służbie drużyn parowozowych przy pracy pociągowej odpowiada współczynnik „1". Czas służby liczy się od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę do chwili oddania go w parowozowni z potrąceniem czasu oczekiwania na terenie parowozowni na przyjęcie pociągu. Takiemu oczekiwaniu odpowiada współczynnik „2/3".

b) Przetaczaniu (manewrowaniu) stacyjnemu wszystkich kategoryj, okresowemu (turnusowemu) i dodatkowemu od chwili przyjęcia parowozu do chwili oddania odpowiada współczynnik „1". Przerwom w przetaczaniu dłuższym od 1 godziny odpowiada współczynnik „2/3"; krótszym przerwom odpowiada współczynnik „1".

c) Służba w pociągach gospodarczych i miejscowych (stacyjnych) oblicza się jak przetaczanie. Służbie w pociągach gospodarczych (roboczych) żwirowych pomiędzy stacjami odpowiada współczynnik „1".

d) Pogotowiu, rezerwie nieczynnej i oczekiwaniu bez parowozu na pociąg celem zmiany na linii odpowiada współczynnik „1/2".

Wynika stąd, iż celem ustalenia, czy czas służby odpowiada normom maksymalnym należy poszczególne, niepełnowartościowe okresy tej służby odpowiednio przeliczyć, t. j. „sprowadzić" je do współczynnika „1". I tak np. jedna godzina oczekiwania na terenie parowozowni na przyjęcie pociągu lub 1 godzina przerwy w przetaczaniu (współczynnik 2/3) zalicza się tylko za 40 minut czasu pełnowartościowego, a 1 godzina pogotowia, rezerwy nieczynnej lub oczekiwania bez parowozu na pociąg celem zmiany na linii (współczynnik 1/2) — za 30 minut.

Sprowadzony w ten sposób do właściwej miary czas pracy nie powinien przekroczyć 46 godzin w tygodniu wzgl. 201 godzin w miesiącu. (198 godzin w miesiącach liczących dni 30—204 godzin w miesiącach liczących dni 31 — średnio 201 godzin).

Podkreślić należy z naciskiem, że **czas odpoczynku w parowozowni zwrotnej po zdaniu parowozu nie zalicza się wogóle do czasu służby oraz że obliczenie czasu służby nie ma nic wspólnego z zasadami obliczania dodatku godzinowego** o czym należy pamiętać przy wszystkich reklamacjach, wystąpieniach itd.

Wreszcie wspomnieć należy, iż podane normy czasu pracy winny być stosowane również do maszynistów wagonów motorowych i pociągów elektrycznych, choć rozporządzenie o nich nie wspomina (w r. 1920 tych rodzajów trakcji nie było).

Czas służby dyspozytorów parowozowni (art. 8) określa się w zależności od przeciętnej ilości parowozów oddawanych w parowozowni do ruchu w ciągu doby przy jednym dyżurnym w kolejne: a) przeciętnej ilości powyżej 18 parowozów oddanych do ruchu i tyluż przyjętych odpowiada współczynnik „1". b) powyżej 12 do 18 włącznie — odpowiada współczynnik 5/6. c) powyżej 6 do 12 włącznie odpowiada współczynnik 2/3; d) przeciętnej ilości 6 i poniżej bez dodatkowych czynności odpowiada współczynnik 1/2. Służbie podczas wykonywania czynności dodatkowych odpowiada współczynnik 1.

Zaznaczyć należy, że M. K. nie wyjaśniło dotąd w sposób nie budzący wątpliwości, co należy uważać w służbie dyspozytorów za „czynności dodatkowe", a wobec tego zdarzają się na tym tle często nieporozumienia w mniejszych parowozowniach.

Przy ustalaniu planu zajęć służbowych i układaniu turnusów należy przestrzegać nie tylko maksymalnych norm czasu pracy, lecz nadto liczyć się należy z ogólnymi zasadami, dotyczącymi czasu służby nieprzerwanej, służby nocnej oraz odpoczynku.

Czas trwania służby nieprzerwanej (art. 22) pracowników, których służbie odpowiada współczynnik 1 lub 5/6 nie może przekraczać 12-tu godzin. Wyjątki dopuszczalne są jedynie w wypadkach opóźnienia pociągów w drodze, w których drużyna parowozowa pozostaje na służbie aż do przybycia do najbliższej stacji, gdzie odbywa się zmiana drużyn; czas trwania służby w tych wypadkach nie może przekraczać 16-tu godzin.

Czas trwania służby nieprzerwanej pracowników, których służbie odpowiada współczynnik 2/3 lub 1/2 nie może przekraczać 16 godzin. Dopuszczalne są jednak wyjątki (turnusy 24-godzinne) o ile turnus 16-go-

dzinny byłby ze względu na szczególne warunki dla personelu niedogodny.

Dopuszczalne jest w zasadzie (art. 24) przedłużenie służby turnusowej przy współczynniku 1 w wypadkach wyjątkowych na każdorazowe zarządzenie Dyrekcji do 56 godzin w tygodniu, **takie przedłużenie nie może być jednak pod żadnym pozorem zastowane do służby parowozowej i konduktorskiej.**

Za **służbę nocną** (art. 25) uważa się cały czas takiej służby nieprzerwanej, której co najmniej 2 godziny przypadają w czasie pomiędzy 21-szą a 5-tą godziną.

Służba nocna dopuszczalna jest najwyżej przez 3 noce bezpośrednio po sobie następujące, a w wypadkach koniecznych, w służbie okresowej (turnusowej) za zgodą pracowników najwyżej przez 5 nocy bezpośrednio po sobie następujących.

Ogólnej ilości godzin służby w porze nocnej (pomiędzy 21-szą a 5-tą godziną) w okresie dwutygodniowym winna odpowiadać conajmniej taka sama ilość godzin służby w porze dziennej.

Każdy pracownik ma prawo korzystać co najmniej 1 raz w okresie 2 tygodniowym z 24-godzinnego czasu bez przerwy zupełnie wolnego od służby. Conajmniej jeden taki odpoczynek winien być udzielony w każdym okresie miesięcznym w dzień świąteczny.

Po każdym okresie służby pracownika, którego służbie odpowiada współczynnik 1 lub 5/6, trwającym conajmniej 8 godzin bez przerwy winien następować okres odpoczynku, w którym pracownik wolny jest od wszelkiej służby trwający w miejscu stacjonowania pracownika conajmniej tyle, ile trwała poprzedzająca nieprzerwana służba, a poza miejscem stacjonowania — połowę czasu trwania poprzedzającej nieprzerwanej służby w godzinach dziennych i cały czas trwania tej służby w godzinach nocnych.

Po każdym okresie służby pracownika, którego służbie odpowiada współczynnik 2/3 lub 1/2 trwającym conajmniej 12 godzin bez przerwy, winien następować okres odpoczynku, w którym pracownik wolny jest od wszelkiej służby, trwający conajmniej połowę czasu trwania poprzedzającej służby.

Art. 28 omawianych przepisów postanawia, iż wszelkie spory wynikłe na tle ich stosowania podlegać mają „rozporządzeniu" przez komisję z udziałem odnośnych grup pracowników z wyboru, ukonstytuowaną zgodnie z przepisami, które będą wydane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych. Niestety, przepisy takie nie zostały wydane, a wobec tego postanowienie to nie ma wartości praktycznej.

Natomiast rozp. M. K. z dn. 23.II. 1925 r. Nr. I./9283/2.24 postanawia, że „w celu uwzględnienia przy układaniu turnusów służbowych możliwie jaknajdalej warunków miejscowych, należy projekty turnusów służbowych **dla drużyn pociągowych przed każdą** zmianą rozkładów jazdy doręczać odnośnym naczelnikom miejscowym celem wysłuchania życzeń zainteresowanego personelu. Życzenia, znajdujące uzasadnienie w ramach obowiązujących przepisów i niesprzeczne z interesami zarządu kolejowego należy uwzględnić". Zarządzenie to wyjaśnia ponadto, że nie stoi ono na przeszkodzie dalszemu stosowaniu w Dyrekcjach b. zaboru austrjackiego podówczas tam stosowanego sposobu postępowania przy układaniu turnusów, t. j. powoływania przedstawicieli zainteresowanego personelu. Praktyka jest różna w różnych Dyrekcjach, a nawet i w różnych miejscach służbowych, na ogół jednak powoływanie przedstawicieli personelu do współudziału przy układaniu turnusów, a nawet zasięganie opinii i wysłuchanie życzeń poszło w zapomnienie i nie jest, niestety, przestrzegane.

—o—

Sądzimy, iż po zaznajomieniu się ze streszczonymi powyżej przepisami każdy bez trudu będzie mógł sprawdzić, czy rzeczywisty czas pracy w poszczególnych jednostkach służbowych wzgl. w poszczególnych turnusach odpowiada normom przepisowym.

Przypominamy i podkreślamy, iż Ministerstwo Komunikacji oświadczyło kilkakrotnie na nasze wystąpienia, iż wymaga od władz kolejowych przestrzegania przepisów o czasie pracy i nie toleruje żadnych odstępstw od obowiązujących norm. Przyznajemy również lojalnie, że należycie uzasadnione wystąpienia w takich sprawach wywoływały zawsze reakcję ze strony M. K. i prowadziły jeśli już nie do całkowitego unormowania stosunków, to przynajmniej do znacznego złagodzenia sytuacji.

Wystąpienia Związku mogą jednak wówczas tylko liczyć na powodzenie, jeśli zostaną poparte przedłożeniem zgodnego z prawdą i odpowiednio uzasadnionego materiału statystycznego (imienna lista pracowników, którzy w danym miesiącu uzyskali czas pracy dłuższy od maksymalnie dopuszczalnego).

Wreszcie, korzystając ze sposobności uważamy za wskazane przypomnieć, że przedłużanie przepisowego czasu pracy jest zjawiskiem szkodliwym w najwyższym stopniu zarówno dla interesów życiowych każdego poszczególnego pracownika, jak też i dla interesów ogólnych naszego zawodu. Przedwczesne zużycie sił i zdolności do pracy, a co za tym idzie przedwczesne zemerytowanie, tak liczne wśród nas choroby nerwowe i umysłowe oraz liczne wypadki w służbie, kończące się często śmiercią i kalectwem a zawsze pociągnięciem do odpowiedzialności karno-sądowej i dyscyplinarnej — mają swe źródło najczęściej w pracy ponad normę maksymalną. Systematyczne przedłużanie czasu pracy obniża sztucznie ilostan personelu, hamuje przyjęcia, uzyskanie etatów i awanse. To też każdy kto biernie godzi się na łamanie przepisów o czasie pracy przez administrację kolejową a zwłaszcza ten, kto sam zabiega o pracę ponad normę, jest szkodnikiem dla siebie i dla ogółu i winien spotkać się ze stanowczym potępieniem w naszej opinii.

Nie mamy tu oczywiście na myśli wypadków nadzwyczajnej potrzeby takich, jakie np. miały miejsce na przełomie września i października 1938 r., kiedy to interes państwa wymagał od każdego maksymalnego wysiłku bez względu na reguły mające zastosowanie w warunkach normalnych.

BUDŻET ELEKTROTRAKCJI

W poprzednim numerze „Maszynisty" podaliśmy — obok ogólnych informacyj o planie finansowo-gospodarczym P. K. P. — dokładne informacje o budżecie służby parowozowej (rozdział 4 B). Obecnie, z uwagi na to, iż w szeregach naszych zorganizowani są niemal w 100% maszyniści elektrotrakcji węzła warszawskiego, podajemy kilka informacyj, dotyczących tej gałęzi służbowej, która, jak dotąd, traktowana jest odrębnie od służby parowozowej i posiada odrębny rozdział w budżecie rozchodów.

Wydatki na obsługę trakcji elektrycznej na węźle warszawskim podzielone są pomiędzy 4 rozdziały budżetu rozchodów, a w szczególności rozdział 6 B obejmuje właściwą **służbę elektrotrakcji** (personel obsługi elektrowozów), rozdział 6 C — **elektrowozownie** (odpowiada służbie trakcyjnej i obejmuje administrację elektrowozowni i pomocniczą służbę miejscową). Rozdział 6 D — **podstacje elektrotrakcyjne,** obejmujący zarząd i obsługę podstacyj oraz kredyty na utrzymanie i naprawę sieci trakcyjnej i zasilającej i rozdział 6 E — **warsztaty elektrotrakcyjne,** obejmujące administrację warsztatów i kredyty na naprawę okresową, jednostek elektrotrakcyjnych, przeróbki urządzeń itp.

Spośród wymienionych rozdziałów budżetu zajmiemy się szczegółowo właściwą służbą elektrotrakcji, a z pozostałych rozdziałów podamy tylko niektóre pozycje mogące szczególnie zainteresować naszych czytelników.

Kredyty na służbę elektrotrakcyjną wynoszą ogółem zł 6.659.000, a to wobec zł 6.351.000 preliminowanych na r. budżetowy 1938 i wobec zł 1.376.000 wydatkowanych na ten cel rzeczywiście w r. 1937. O ile zatem w porównaniu z r. 1937 wzrost jest imponujący, o tyle w porównaniu z r. 1938 notujemy wzrost nieznaczny, co wskazuje, iż należy liczyć się z pewną intensyfikacją ruchu na istniejących już liniach, nie należy natomiast spodziewać się w roku bieżącym otwarcia ruchu na innych odcinkach, które zgodnie z planem będą w przyszłości zelektryfikowane.

Redakcja „Maszynisty" poszukuje większej ilości egzemplarzy „Techniki Parowozowej" Nr. 1 z mies. stycznia r. 1938. — Prosimy wszystkich posiadających zbędne egzemplarze tego numeru o nadsyłanie ich do redakcji WARSZAWA, CHMIELNA 9 ew. za wynagrodzeniem

W szczególności można wywnioskować z budżetu, iż w roku bieżącym większa niż dotąd liczba pociągów dalekobieżnych prowadzona będzie przez linię średnicową węzła warszawskiego za pomocą lokomotyw elektrycznych.

Z preliminowanych kredytów ogólnych przypada na płace personelu zł 872.000, a więc o zł 14.000 mniej niż w roku ubiegłym, co stoi w związku ze zmianami w ilości stanowisk służbowych utrzymywanych z tego rozdziału budżetu, o czym niżej. Z kredytów na płace przypada: zł 737.000 na uposażenie zasadnicze zł 95.000 na dodatki lokalne, zł 38.000 na zasiłki wyrównawcze, zł 1.000 na dodatki służbowe i zł 1.000 na opłaty ubezpieczeniowe (za pracowników umownych). Preliminuje się następujące ilości stanowisk:

I. **Pracownicy miesięcznie płatni** (etatowi, praktykanci i umowni):

grupa uposaż.	1939	1938	+—
4	—	1	— 1
5	—	1	— 1
7	1	3	— 2
8	8	7	+ 1
9	20	53	—33
10	50	88	—38
11	106	23	+83
12	98	165	—67
13	6	3	+ 3
14	1	—	+ 1
Ogółem	290	344	—54

II. **Pracownicy dziennie płatni** (stali i umowni):

Kat. płacy rok	1939	1938	+—
2	1	—	+ 1
3	18	—	+18
4	20	5	+15
5	11	8	+ 9
Ogółem	50	13	+37

Ponadto przewidziano 8.000 dniówek na zastępstwa pracowników chorych i urlopowanych.

Przesunięcia w ilości etatów w porównaniu z r. 1938 są następstwem dostosowania preliminowanej ilości etatów do rzeczywistych potrzeb, a to na podstawie doświadczeń z roku 1938. Rok ten był właściwie pierwszym rokiem normalnej gospodarki budżetowej w tym dziale służby a zapreliminowane etaty oparte na teoretycznych przewidywaniach wykoncypowanych w letnich miesiącach r. 1937 nie dawały właściwego obrazu rzeczywistości. Dopiero doświadczenia z r. 1938 pozwoliły na bardziej realne przewidywanie, oraz na odpowiadający istotnym potrzebom podział kredytów pomiędzy wymienione na wstępie, poszczególne rozdziały budżetu służby elektrotrakcyjnej ,czego wyrazem są właśnie przesunięcia w ilostanie etatów budżetowych.

Nadmienić należy, iż w podanej ilości etatów mieszczą się zarówno maszyniści elektrowozów, jak też i konduktorzy zatrudnieni w tej służbie.

Na różne świadczenia osobowe preliminowano sumę zł 410.000, z czego przypada na koszty podróży i diety zł 5.000, na umundurowanie zł 36.000, oraz na godzinowe zł 369.000 (tj. zł 69.000 więcej, niż w roku ubiegłym).

Na energię elektryczną i smary budżet przeznacza zł 4.424.000, co ma wystarczyć na pociąg 70 jednostek elektrycznych i 10 lokomotyw elektrycznych. W porównaniu z r. 1938 ilość jednostek wykazuje wzrost o 20 a ilość lokomotyw o 4. Przewidywane jest wykonanie 6.810.445 jednostek-kilometrów, oraz 290.542 lokomotywo-kilometrów. Wzrost preliminowanych jednostek-kilometrów w porównaniu z r. 1938 wynosi około 2.000.000.

Na premie za oszczędność prądu preliminowano zł 34.790 w stosunku 2%| przewidywanego ogólnego zużycia energii.

Kredyt na utrzymanie taboru wynosi 950.000. Przewiduje się rewizji i napraw bieżących jednostek 2100 à 157 zł, rewizyj lokomotyw — 324 à 113 zł, napraw wypadkowych jednostek 1.250 à 20 zł, napraw wypadkowych lokomotyw — 100 à 50 zł, codziennych rewizyj jednostek i lokomotyw — 22.228 à 13 zł itd. — Z kredytów na ten cel preliminowano 60.000 dniówek pracy dla pracowników stałych, niestałych i sezonowych utrzymywanych z kredytów rzeczowych.

Z informacyj zawartych w innych rozdziałach budżetu elektryfikacyj zasługują na uwagę następujące:

W rozdziale 6 D (podstacje elektrotrakcyjne) w § 3 preliminowano kredyty na: konserwację i naprawę sieci trakcyjnej i zasilającej (128 km podwójnych torów i 100 km sieci zasilającej) zł 88.000, na malowanie słupów — zł 2.000, na czyszczenie izolatorów w tunelu — zł 12.000, na naprawę wypadkową sieci — zł 24.000, na wymianę łączników — zł 10.000, oraz na utrzymanie pogotowia sieciowego (2 samochody, 3 drezyny, 1 motocykl) — zł 12.000.

W rozdziale 6 E (warsztaty elektrotrakcyjne) przewidziano kredyty na 12 napraw okresowych lokomotyw elektrycznych à 6.000 zł (4.000 zł robocizna, 1.000 zł materiały, 1.000 zł premie), 90 napraw okresowych wagonów motorowych à 3.800 zł 2.400 zł robocizna, 600 zł materiały i 800 zł premie), 90 napraw okresowych wagonów doczepnych podwójnych à 3.700 zł (2.400 zł robocizna, 600 zł materiały i 700 zł premie), oraz 2 naprawy wypadkowe lokomotyw i po 10 napraw wypadkowych wagonów motorowych i doczepnych.

Naprawa 7 lokomotyw, 10 wagonów motorowych i 5 wagonów doczepnych ma być powierzona innym warsztatom za cenę zł 200.000.

Na przeróbkę sygnalizacji preliminowano w tymże rozdziale złotych 30.000, na uzupełnienie sterowania zł 50.000, oraz na założenie przyrządów pomiarowych zł 50.000.

PODZIĘKOWANIA

W poczuciu wdzięczności wyrażam na tej drodze podziękowanie wszystkim pp. Kolegom, którzy oddali ostatnią posługę koleżeńską naszemu nieodżałowanemu mężowi i ojcu, śp. Marianowi Jarosińskiemu, masz. par. Białystok.

Równocześnie dziękuję pp. Poskropce, Rosakowskiemu Józefowi i Grynkiewiczowi za pomoc w urządzeniu pogrzebu, a Zarządowi Głównemu w Warszawie za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pogrzebowej.

Białystok, w lutym 1939 r.

Stanisława Jarosińska z dziećmi.

Wszystkim pp. Kolegom mego śp. męża, Kazimierza Zalewskiego, b. maszynisty par. Siedlce, składam tą drogą serdeczne podziękowanie za udział w pogrzebie i złożenie wieńca.

Siedlce, w styczniu 1939 r.

Wanda Zalewska.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15